

Alla ricerca della *smart citizenship*

Laura Sartori

Inizialmente, l'idea di "smart city" nasce per indicare l'infrastruttura tecnologica di cui le città più innovative si possono dotare per essere moderne e competitive nell'organizzazione dei servizi e degli individui. Solo recentemente, però, la critica alla visione tecno-determinista e dominante di smart city è stata accolta, riconoscendo il suo carattere multidimensionale. Abbracciare e inglobare la dimensione sociale e quella politica permette di traslare l'attenzione dai sensori ai cittadini, dalle politiche tecnologiche e commerciali a quelle urbane e inclusive. Questo contributo delinea quali sono lo spazio e il ruolo dei cittadini – ancora oggi il pezzo mancante del puzzle – per poter favorire il passaggio dalla "smart city" alla "smart community", abitata da persone e non solo da sensori. In questo modo, si possono anche limitare i processi di isolamento spaziale, chiusura sociale, "lock-in" tecnologico e sorveglianza di massa. Infine, si rifletterà sui caratteri di quella che può essere chiamata "smart citizenship", cioè un nuovo diritto sociale costruito tra provisions ed entitlements. Questa versione smart può aspirare a realizzare pienamente la cittadinanza attraverso nuove forme di partecipazione, a patto che si tenga presente la complessità sociale e politica del contesto urbano in cui si manifestano le implicazioni della rivoluzione digitale in atto.

1. Premessa

«Che cos'è la città, se non la gente?» dice un tribuno nel *Coriolano* di Shakespeare. Lo stesso possiamo chiederci oggi quando parliamo di *smart city* e notiamo quanto poco i cittadini "abitino" e "animino" le città. Per la verità, le città *smart* sono nella maggioranza dei casi ancora progetti non realizzati, rimasti letteralmente sulla carta, anche per la mancata centralità dei cittadini. Ciò che ha preso forma – in modi e gradi diversi in alcune città del mondo – sono le infrastrutture tecnologiche alla base dei sistemi integrati (*smart grid* e reti informatiche e di telecomunicazioni). La relativa maggiore facilità di implementazione del

lato tecnologico – piuttosto che sociale – delle *smart city* ha fatto via via coincidere l'idea di *smartness* di una città con la sua disponibilità di sensori e griglie tecnologiche¹.

Il concetto di *smart city*² è multidimensionale, anche se la sua ricchezza ed eterogeneità sono riconosciute solo da poco, nonostante sia entrato nel lessico comune di *policy-maker*, industria e università da circa quindici anni.

Questo contributo si pone tre obiettivi. Innanzitutto, ricostruisce come è nata la visione (ancora oggi) dominante di *smart city* e in che cosa consiste la principale critica a essa mossa, che ha aperto la strada a una concezione multidimensionale. Infatti, solo considerando anche la dimensione sociale e quella politica è possibile passare dai sensori ai cittadini, dalle politiche tecnologiche e commerciali a politiche urbane e inclusive.

Il secondo obiettivo è capire lo spazio e il ruolo dei cittadini – ancora oggi il pezzo mancante del *puzzle* – anche a causa di aspetti non tematizzati a sufficienza come il lato oscuro della tecnologia. Saranno individuati alcuni fattori che possono favorire il passaggio dalla *smart city* alla *smart community*, abitata da persone e non solo da sensori.

Infine, ci sarà una breve riflessione sui caratteri di quella che potrebbe essere chiamata *smart citizenship*. Se il cittadino potrà esprimere una sua idea di città *smart* concorrendo a una *governance* urbana innovativa, ci sarà anche un'evoluzione del concetto di cittadinanza?

2. Cos'è una *smart city*?

L'idea che tecnologie e sistemi integrati si intrecciassero sempre di più con i processi urbani fino a costituirne un'infrastruttura indispensabile per la *governance* cittadina è una delle due prospettive con cui si è sviluppato il concetto di *smart city* negli ultimi quindici anni. Qui le infra-

(1) Da un punto di vista tecnico il termine “*smart*” indica la capacità di un'applicazione o di un servizio di imparare da situazioni pregresse per poter comunicare con altri dispositivi e utilizzatori.

(2) Le etichette “*smart city*” e “città intelligenti” non sono perfettamente sovrapponibili, anche se recentemente si usano in modo interscambiabile. In questo lavoro, l'uso di “*smart*” è prevalente quando ci si riferisce alla visione *corporate* di *smart city* (vedi oltre), mentre l'uso di “intelligente” indica una visione più ampia, complessiva delle dimensioni economiche e sociali, della città.

strutture ICT e quelle distribuite permettono una misurazione e un monitoraggio in tempo reale che offrono i dati per una gestione cittadina più efficiente (tipicamente, dei servizi urbani e della sicurezza³). La ricerca (soprattutto) accademica ha prodotto soluzioni tecnologiche utili, tangibili e al servizio del governo locale, cui si aggiungono quelle promosse dalle grandi multinazionali dell'ICT (IBM, Cisco, Siemens, ad esempio). La seconda prospettiva – più generale – lega le nuove tecnologie (ICT) al più ampio processo di sviluppo economico caratterizzato da creatività, imprenditorialità e innovazione. In questa ottica la *smart city* è promessa di nuovi *standard* di efficienza e competitività. Su questa meta tanto ha investito l'Unione europea con il Settimo Programma Quadro per la ricerca e con la Strategia *Europe2020*, dove la *smart city* è uno dei pilastri per lo sviluppo economico dei prossimi anni.

Queste due prospettive hanno promosso e diffuso il concetto di *smart city*, senza però contribuire a una chiara specificazione analitica, lasciando ancora ampie zone d'ombra⁴. Nonostante ciò, si può affermare che il concetto di *smart city* si sia sviluppato e gonfiato fino a diventare una vera e propria filosofia, una “narrazione” positiva per la città del nuovo secolo. Addirittura, si parla al plurale di “retoriche della promozione”, che raccordano entusiasticamente le due prospettive precedentemente viste.

2.1. *La visione positiva di smart city: il ruolo dei player commerciali*

Un elemento che aggancia concretamente queste narrazioni alla realtà è dato dalle sfide che il fenomeno dell'urbanizzazione pone sotto gli occhi di tutti. Se nel 2014 il 53% della popolazione mondiale abitava in aree urbane, esso salirà al 66% entro il 2050 con un aumento delle mega-città (con più di 10 milioni di abitanti) dalle 10 del 1990 alle 28 del

(3) A.M. TOWNSEND, *Smart cities: Big Data, Civic Hackers, and the Quest for a New Utopia*. New York: W. W. Norton & Company, 2013.

(4) R. GIFFINGER, C. FERTNER, H. KRAMAR, R. KALASEK, N. PICHLER-MILANOVIĆ, e E. MEIJERS, *Smart cities – Ranking of European medium-sized cities*, Final report (October), Vienna University of Technology: Vienna, Austria, 2007. R. HOLLANDS, *Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial?*, *City*, 12, 2008, pp. 303-320; A. GREENFIELD, *Against the Smart city*. New York: Do Projects, 2013; R. KITCHIN, *The real-time city? Big data and smart urbanism*, *GeoJournal*, 79, 2014, pp. 1-14.

2014 alle 41 previste nel 2030⁵. I temi relativi alla scarsità delle risorse, all'inquinamento, alla gestione del traffico, allo smaltimento dei rifiuti sono solo alcuni dei problemi che le città dovranno affrontare.

La spinta a rispondere a tali quesiti ha aperto la strada alla ricerca e alla realizzazione di soluzioni *smart*, ma allo stesso tempo ha reso evidente alle grandi imprese ICT il nesso tra le soluzioni tecnologiche e i processi di riorganizzazione e ristrutturazione della città. La necessità di soluzioni intelligenti a problemi concreti ha quindi creato specifiche nicchie di mercato che i grandi attori commerciali (IBM, Cisco, Siemens, Hitachi, General Electric...) hanno occupato, proponendo soluzioni apparentemente orientate all'inclusione dei cittadini. La diffusione dell'idea di una città *smart* è, infatti, imputabile alla strategia di *marketing* di IBM e di molte altre multinazionali che vedono nella città un nuovo mercato⁶ fatto di "network complessi di sistemi interconnessi" che monitorano e misurano la vita urbana, offrendo ai *policy-maker* dati più completi, affidabili e robusti per assumere le decisioni migliori⁷. Un ingrediente importante che ha facilitato il consolidarsi di questa visione ottimista, orientata alla soluzione dei problemi della città (e quindi per riflesso quelli dei cittadini), è stata l'integrazione del tema della sostenibilità ambientale ai problemi urbani locali⁸. Le soluzioni tecnologiche sono quindi proposte e vendute sul mercato come la migliore soluzione per ottenere una città più verde e più efficiente. Esse forniscono proprio quei dati su cui si basa la cosiddetta *data-driven governance*. La garanzia di politiche urbane più solide (perché basate sui dati forniti dall'infrastruttura distri-

(5) United Nations, *World Urbanization Prospects*, DESA's Population Division, 2014, <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/world-urbanization-prospects.html>

(6) In generale, il settore privato vede le città come un'infrastruttura da rivitalizzare innovandone i servizi e l'organizzazione grazie a un potenziale di sviluppo del settore delle tecnologie legato alle *smart city* stimabile attorno ai 27.5 bilioni di dollari entro il 2023, in P. MASON, *We Can't Allow Tech Giants to Rule Smart cities*, *The Guardian*, 15 ottobre 2015, <http://www.theguardian.com/commentisfree/2015/oct/25/we-cant-allow-the-tech-giants-to-rule-smart-cities>.

(7) IBM, *How to transform a city: lessons from the IBM smarter cities challenge*, IBM Smarter Cities White Paper, marzo, 2012; Hitachi, *Hitachi's vision for Smart cities*. Social innovation business project division-Smart city Project Division, 2013, <http://www.hitachi.com/products/smartycity/>

(8) A. VANOLO, *Smartmentality: the smart city as disciplinary strategy*, *Urban Studies*, 51, 2014, pp. 883-898.

buita e in tempo reale⁹⁾ ottiene anche il risultato strumentale di servire come veicolo di accettazione sociale e legittimazione politica delle soluzioni tecnologiche¹⁰. Chi non vorrebbe una città più verde, più pulita, meno congestionata dal traffico e più facile da gestire?

La superiorità attribuita agli aspetti tecnologici a discapito di quelli culturali ha portato alla facile affermazione di una visione *corporate* – convergente e unilineare – di città come un mercato da rivestire a nuovo con un'infrastruttura tecnologica che sovrasta la dimensione culturale della città.

La *smart city* così concepita sembra realizzare quell'ideale di progresso "moderno", criticato dal sociologo urbano Lewis Mumford, che equipara e confonde l'avanzamento tecnologico con lo sviluppo umano. Promuovere e rendere più attraente la tecnologia con argomenti scientifici è il modo in cui le classi al potere hanno governato dai tempi dei faraoni a oggi¹¹.

2.2. La critica alla visione positiva

Solo di recente è iniziata una riflessione più critica verso questa visione ottimista di *smart city* che ha messo in luce come sia riduttivo concentrare l'attenzione sulla sola dimensione tecnologica. Infatti, solo negli ultimi anni si riconosce come la traduzione in pratica della filosofia *smart* si sia limitata – tanto nei Paesi occidentali quanto in quelli in via di sviluppo¹² – all'aspetto tecnologico, ovvero alle infrastrutture di cui la città *smart* ha bisogno. Sono tre i fattori che hanno pesantemente inciso sull'equazione tra *smart city* e infrastrutture tecnologiche: il determinismo tecnologico; l'influenza delle multinazionali nel settore delle ICT; un orientamento neoliberista. Il primo fattore è uno dei paradigmi con cui si interpreta la tecnologia, ritenuta capace – da sola – di portare au-

(9) Per una disamina dei problemi delle città in real-time si veda R. KITCHIN, cit.

(10) R. HOLLANDS, cit.

(11) L. MUMFORD, *Prologue to our times*, The New Yorker, 10 marzo 1975.

(12) Per un punto di vista interessante sull'India, si consiglia la lettura di D. SADOWAY, S. SHEKHAR, *(Re)Prioritizing Citizens in Smart cities Governance: Examples of Smart Citizenship from Urban India*, *Journal of Community Informatics*, 10, 3, 2014, <http://ci-journal.net/index.php/ciej/article/view/1179/1115>.

automaticamente benefici economici e sociali¹³. Di certo non mancano gli avvertimenti circa la non linearità dell'impatto della tecnologia nei contesti urbani¹⁴, ma prevalgono le interpretazioni non problematiche delle tecnologie¹⁵. La *smart city* è generalmente concepita come una risposta tecnologica a problemi di natura politica e ambientale¹⁶ all'interno di un approccio che sottolinea il "potenziale risolutivo" della tecnologia (il cosiddetto "*fix tecnologico*"¹⁷). Come abbiamo appena visto, il secondo fattore riguarda invece il ruolo assunto dalle *Corporation* del settore Ict nel promuovere un'idea di sviluppo urbano strettamente legato a esigenze commerciali di servizi e prodotti *smart*¹⁸. Il terzo è un indirizzo di pensiero economico di stampo classico che emerge sul finire degli anni Sessanta (Cile) per poi affermarsi a livello di politiche economiche e sociali negli anni Ottanta (Regno Unito, Usa) e continuare a esercitare la sua influenza fino a oggi¹⁹.

È proprio su questo terzo fattore che si innesta la critica alla narrazione egemone della *smart city*²⁰. La visione dominante attribuisce al mercato un ruolo centrale per la soluzione dei problemi urbani, cui si affianca una politica di stampo tecnocratico come strumento regola-

(13) D. HODGE, *Geography and the Political Economy of Urban transportation*, *Urban Geography*, 11, 1, pp. 87-100.

(14) S. WOOLGAR, *The Turn to Technology in Social Studies of Science*, *Science, Technology & Human Values*, 1, 16, 1991, pp. 20-50.

(15) E. AIBAR, e W.E. BIJKER, *Constructing a City: The Cerda Plan for the Extension of Barcelona*, *Science, Technology, & Human Values*, 22, 1, 1997, pp. 3-30.

(16) J. GABRYS, *Programming environments: environmentality and citizen sensing in the smart city*, *Environment and Planning D: Society and Space*, 32, 1, 2014, pp. 30-48.

(17) E. MOROZOV, *To Save Everything, Click Here: The Folly of Technological Solutionism*, New York, PublicAffairs, 2014.

(18) D. SADOWAY, S. SHEKHAR, *(Re)Prioritizing Citizens in Smart cities Governance: Examples of Smart Citizenship from Urban India*, cit.

(19) D. HARVEY, *A Brief History of Neoliberalism*, Oxford, Oxford University Press, 2005.

(20) R. HOLLANDS, cit.; A. VANOLO, cit.; A. GREENFIELD, cit.; T. SHELTON, M. ZOOK, and A. WIG, *The 'Actually Existing Smart city'*, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8, 1, 2015, pp. 13-25; M. GURSTEIN, *Smart cities vs. Smart Communities: Empowering Citizens not Market Economics*, 6 Novembre 2014, gurstein.wordpress.com/2014/11/06/smart-cities-vs-smart-communities-enabling-markets-or-empowering-citizens.

tore del mercato in cui sono offerti i servizi *smart*. I cittadini sono un elemento residuale in questo modello, cui si chiede di aiutare e sostenere il governo della città. Cittadini, tra l'altro, spesso inconsapevoli delle implicazioni del sistema di sorveglianza di massa che è possibile mettere in campo.

Una visione neoliberista di città si basa su almeno due dimensioni fondamentali: l'essere un attore collettivo e un soggetto depoliticizzato.

La città assume le vesti di attore collettivo – responsabile delle proprie azioni – in grado di agire in modo uniforme secondo un preciso percorso di sviluppo urbano. Questo aspetto non è certo nuovo, ma segue una lunga tradizione di pianificazione che vede la tecnologia come soluzione ai problemi urbani, soprattutto in tempi di crisi economica²¹. Inoltre, l'essere un attore collettivo si sposa perfettamente con la svolta “imprenditoriale” della *governance* urbana²². Le città sono votate a una svolta imprenditoriale nel senso che non solo sostengono le decisioni degli investitori privati – espressione di gruppi sociali privilegiati – come nel XIX secolo, ma ne condividono il rischio economico, entrando a pieno titolo nelle azioni concrete di sviluppo della città. Da un lato, cambiano i rapporti tra pubblico e privato, per esempio, attraverso le *partnership* pubblico-private e, dall'altro, si inseguono modelli di sviluppo di successo (per esempio, Silicon Valley²³), cercando di replicarli. Le città si pongono ora l'obiettivo di attrarre nuovo capitale umano e sociale per alimentare classi sociali emergenti che si configurano come attori collettivi e volano di sviluppo, come nel caso della “classe creativa”²⁴.

La depoliticizzazione è la seconda dimensione della città neoliberista, perché annulla le visioni alternative e concorrenti. I bisogni da soddi-

(21) T. SHELTON, cit.

(22) D. HARVEY, *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism*, *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*, 71, 1989, pp. 3-17.

(23) M. P. O'MARA, *Cities of Knowledge: Cold War Science and the Search for the Next Silicon Valley*, Princeton, NJ: Princeton University Press, 2005.

(24) R. FLORIDA, *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*, New York: Basic Books, 2002; J. PECK, *Struggling with the creative class*, in *International Journal of Urban and Regional Research*, 29, 2005, pp. 740-770.

sfare sono quelli dell'attore collettivo, non quelli di specifici gruppi sociali. E ciò vale tanto per una città europea che per una asiatica. Come qualsiasi altra precedente forma di sviluppo urbano, anche la *smart city* spinge la ridefinizione e la ristrutturazione di molti processi che, però, difficilmente avvengono senza una conseguente polarizzazione sociale e politica²⁵. La ricchezza di un contesto urbano viene così spogliata e appiattita a uno scenario dove le disuguaglianze e le marginalità trovano sempre meno posto. In questo modo, la città diventa un attore che compete sul mercato per l'allocazione delle risorse (scarse) al fine di promuovere la crescita economica grazie all'aiuto di scienza e tecnologia.

In sostanza, si critica l'idea che la *smart city* diventi uno strumento scientifico e razionale – perché tecnologico, quindi neutrale e depolitizzato – per amministrare una città. Tuttavia, va detto che questa posizione risente dello stesso errore di cui si accusa la visione *corporate* – dominante, commerciale e ottimista – di *smart city*, e cioè di reificare l'idea di città che propongono²⁶.

2.3. La realtà dei fatti

Se teniamo presente la dialettica tra la visione dominante di *smart city* e la sua alternativa critica, vediamo ora a cosa ci rimanda la realtà.

La prima metà degli anni Duemila vede il fiorire di direttive europee, quadri interpretativi e indicatori a livello globale di ciò che è ritenuto uno sviluppo urbano *smart*, il cui tratto comune è il ruolo chiave attribuito alle ICT e al loro potenziale innovativo²⁷. Lo sforzo di definizione e classificazione ha messo sostanzialmente d'accordo studiosi e *policy-maker* e propone sei dimensioni analitiche distinte²⁸.

Una città è *smart* quando può contare su un'economia dove gli indivi-

(25) S. GRAHAM, S. MARVIN, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London, Routledge, 2001; R. HOLLANDS, cit.

(26) T. SHELTON, cit.

(27) OECD, Oslo Manual. *The Measurement of Scientific and Technological Activities*, Paris: Organization for Economic Cooperation and Development – Statistical Office of the European Communities, 2005.

(28) R. GIFFINGER, cit.

dui sono votati all'imprenditorialità e alla creatività e dove c'è un mercato del lavoro flessibile e integrato nei mercati internazionali. La *mobilità smart* si riferisce invece a sistemi di trasporto integrati, moderni, sostenibili e organizzati sulla base di dati raccolti da diversi tipi di sensori. Una terza dimensione riguarda la *governance* che non può più essere verticale, ma è trasparente, inclusiva e partecipata (non solo attraverso i classici attori economici e istituzionali, ma soprattutto i cittadini). Si riconosce la rilevanza della *smart people* richiamando i livelli di capitale umano e capitale sociale, le doti di flessibilità, tolleranza, cosmopolitismo e creatività. *L'ambiente* che caratterizza questa città è sostenibile e salubre nella misura in cui ci sono servizi culturali, educativi e sanitari di alto livello capaci di attirare capitale umano (studenti, professionisti e turisti) e garantire una buona coesione sociale. Queste cinque dimensioni sono un importante esercizio per avviare un'analisi sociologica, cui si sono affiancati specifici esercizi di adattamento delle norme giuridiche a livello nazionale²⁹. In un certo senso, questo depone a favore di quella complessità economica, sociale e politica non riconosciuta nel paradigma dominante di *smart city*. Non essere riusciti ad avere un'unica classificazione, un consenso unanime su cosa sia *smart city*, indica proprio la necessità di considerare la complessità di una città. In questa direzione, recentemente, è stata avanzata la proposta di un *framework* olistico per la misurazione della *smartness* centrato sul ruolo del cittadino³⁰. L'idea centrale si basa sulla capacità del cittadino di partecipare attivamente alla *governance* della città intelligente attraverso processi di co-creazione di valore a livello locale.

Uno sguardo a livello globale ci rivela due tipi di *smart city*. Da un lato, ci sono città costruite dal nulla secondo una logica *top-down* perfettamente in linea con l'immaginario ipertecnologico promosso dalle grandi *Corporation Ir*, come Masdar negli Emirati Arabi, Songdo nella Corea

(29) R. FERRARA, *The Smart city and the Green Economy in Europe: A Critical Approach*, *Energies*, 8, 2015, pp. 4724-4734.

(30) W. CASTELNUOVO, G. MISURACA, A. SAVOLDELLI, *Citizen's Engagement and Value Co-production in Smart and Sustainable Cities*, Conference Paper, 2015, International Conference on Public Policies Proceedings, <http://www.icpublicpolicy.org/conference/file/reponse/1433973333.pdf>.

del Sud o la Living PlanIT in Portogallo. Con le dovute differenze, sono città di sapore fordista, dove ciascuna attività è il frutto di un'organizzazione scientifica e prescrittiva che combina Ict ed esigenze urbane. Infatti, i cittadini vivono la città in modo passivo, consumando scelte che sono state fatte *a priori* da un computer centrale che gestisce per esempio il traffico, la sicurezza, il riscaldamento. I cittadini spariscono, diventano «accondiscendenti e accomodanti»³¹ in un modello – come quello di Songdo, per esempio – pensato per attirare le multinazionali grazie a minori tasse, regolamenti commerciali meno stringenti e un'infrastruttura a base di sensori per la gestione dei movimenti dei residenti³². Anche se non è ovviamente una città costruita da zero, Rio de Janeiro è un esempio di città che si dota di un sistema centrale di controllo che trascende il suo obiettivo iniziale (monitoraggio delle acque) e diventa una sorta di grande “sistema operativo” della città. Rio è alla ricerca di una soluzione per la pressante necessità di prevedere le piogge, dopo le evidenti inadeguatezze nella gestione dell'emergenza a seguito delle alluvioni di acqua e fango dell'aprile 2010³³. Il Sindaco della città decide così di delegare a IBM lo sviluppo di un centro integrato di controllo basato su un sistema di sensori e di condivisione delle informazioni per tutta l'area urbana. Nel giro di poco si capisce come un sistema pensato per una specifica funzione sia diventato uno strumento operativo 24 ore su 24 di controllo minuzioso delle strade e dei quartieri di Rio che può assolvere funzioni diverse.

Dall'altro lato, ci sono numerosissime città (da Boston a New York, da Genova a Milano, da Londra a Manchester) in cui si è cercato di implementare progetti mirati nel campo dell'energia o in quello dei trasporti (due dei settori maggiormente interessati da politiche *smart*) per rispondere a specifici problemi. Da questi pochi esempi è chiaro come siano molto più diffusi i casi in cui soluzioni *smart* si debbano applicare in contesti urbani socialmente, economicamente e politicamente com-

(31) J. GABRYS, cit; R. SENNETT, *No One likes a city that's too smart*, 4 dicembre 2012, The Guardian, <http://www.theguardian.com/commentsfree/2012/dec/04/smart-city-rio-songdo-masdar>.

(32) A.M. TOWSEND, cit.

(33) C. FREY, *World Cup 2014: Inside Rio's Bond-villain Mission Control*, The Guardian, 23 maggio, 2014.

plexi. Le *policy* pensate per Songdo non possono dare gli stessi risultati ottimali nel contesto di Los Angeles, come pure non può accadere che azioni di successo a New York possano essere replicate in città come Manchester, specialmente quando le analisi si basano su *big data*. I progetti di città *smart* rimangono sospesi anche perché non sono in grado di riconoscere le differenze di *smartness* tra città diverse e all'interno delle stesse³⁴.

Il non riconoscimento della complessità sociale si lega al rischio di “capsularizzazione”, ovvero quella tendenza della città moderna alla specializzazione e al controllo degli spazi urbani³⁵. Pensiamo agli spostamenti che si compiono in città attraverso “capsule” (i diversi mezzi di trasporto) che connettono da una “bolla” a un'altra (la casa, l'ufficio, il centro commerciale), creando così spazi urbani chiusi cui accedono solo specifici gruppi sociali. Questi ultimi tenderanno a condividere non solo uno spazio fisico, ma anche stili di vita e rappresentazioni sociali, senza “ponti verso l'alterità”³⁶. Se le soluzioni *smart* sono risposte tecnologiche a specifiche esigenze funzionali, è facile dunque ipotizzare che si possa instaurare un circolo vizioso tra segmentazione spaziale e chiusura sociale ulteriormente alimentato dalla tecnologia.

L'appiattimento delle differenze può poi essere ulteriormente sostenuto da una *governance* e da uno sviluppo urbano guidati dalla facile combinazione tra un determinismo tecnologico e uno economico. Abbiamo già individuato il primo tipo di determinismo come perno sul quale i *player* commerciali hanno presentato la loro strategia di promozione della *smart city*. Un determinismo economico è invece evidente nei processi di urbanizzazione spinti per lo più dal capitale finanziario in

(34) R. HOLLANDS, *Critical interventions into the corporate smart city*, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2015, 8, pp. 61-77; A. WIG, *The empty rhetoric of the smart city: from digital inclusion to economic promotion in Philadelphia*, *Urban Geography*, <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02723638.2015.1065686>; SHELDON, cit.

(35) S. GRAHAM, cit.; A. MELA, *Sul lato oscuro dell'idea di smart city*, in M. SANTANGELO, S. ARU, A. POLLIO (a cura di), *Smart city. Ibridazioni, innovazioni e inerzie nelle città contemporanee*, Roma, Carocci, pp. 183-196, 2013.

(36) C. MARCIANO, *Smart city: lo spazio sociale della convergenza*, Roma, Nuova Cultura, 2015.

linea con la visione di città come una “macchina per la crescita”³⁷ che è riuscita dal XIX secolo a oggi ad allineare e compattare gli interessi di alcuni gruppi sociali privilegiati, comprimendo progressivamente una visione pluralistica di città. Tra i casi più recenti c’è il quartiere di *Shoreditch* a Londra che – da alternativo e creativo, popolato da artisti e *start-up* tecnologiche – è diventato un distretto *hi-tech*, succursale di grandi aziende IT come Google, Cisco e Intel. Un processo di “gentrificazione commerciale” spinto dalla disponibilità economica ha spiazzato quello di rigenerazione dal basso, avviato inizialmente dai bassi affitti della zona³⁸.

Siamo quindi di fronte a una realtà molto variegata. Ci sono esempi di *smart city* in Paesi non occidentali pensati come *hub* commerciali e finanziari organizzati da un “sistema operativo” centralizzato che lascia poco spazio ai cittadini e agli aspetti culturali di una città. Inoltre, abbiamo moltissimi tentativi di inserire soluzioni *smart* in città con una loro storia che riflette una stratificazione economica e sociale. In entrambi i casi, si tende a enfatizzare la dimensione tecnologica di una città e a dimenticare e a tralasciare quelle sociale e politica. I risultati di questa tendenza ci raccontano di progetti *smart* non realizzati o fallimentari, da un lato, e, dall’altro, di un rafforzamento di processi di isolamento spaziale e chiusura sociale.

Continuare a seguire gli sviluppi tecnologici di sensori e infrastrutture è chiaramente importante, ma non è più possibile ignorare la complessità sociale e politica di una città. Solo così è immaginabile avviare processi di innovazione sociale che contribuiscano a organizzare su basi differenti i fenomeni urbani grazie anche agli sviluppi tecnologici.

3. Le implicazioni non tematizzate della tecnologia

La visione dominante – *corporate* – che abbiamo illustrato non tocca molti aspetti che invece richiedono una riflessione seria e urgente.

(37) H. MOLOTCH, *The City as Growth Machine*, *American Journal of Sociology*, 82, 2, 1976, pp. 309-332; J. LOGAN, H. MOLOTCH, *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1987.

(38) J. AYGEMAN, D. McLAREN, “*Smart city*” should mean “*Sharing cities*”, *Time*, 29 settembre 2014, <http://time.com/3446050/smart-cities-should-mean-sharing-cities/>.

Aspetti legati alle caratteristiche intrinseche della tecnologica e alla sorveglianza di massa evidenziano punti critici che sono sempre stati lasciati sullo sfondo, ma che si intrecciano con la complessità urbana di una città. Toccheremo velocemente questi aspetti non problematizzati per capire come si legano al mancato riconoscimento della complessità urbana nella visione dominante di *smart city* e come contribuiscono a relegare il cittadino a un ruolo secondario.

Innanzitutto, c'è un problema legato all'obsolescenza delle scelte tecnologiche compiute in un determinato momento storico. Fondare e articolare un servizio sulla tecnologia esistente richiede costanti aggiornamenti che, per esempio, non necessariamente incontrano l'interesse di chi (per esempio un'azienda privata) inizialmente ha installato il servizio o l'infrastruttura. A questo si legano problemi anche di *lock-in*, ovvero situazioni in cui una scelta iniziale "blinda" quelle successive e non permette l'adeguamento o il cambiamento della piattaforma tecnologica. Riprendendo l'esempio di Rio de Janeiro, ci potremmo poi chiedere cosa succederebbe a una città *smart* il cui "sistema operativo" scoprisse un *bug* di programmazione e fosse facilmente attaccabile da *hacker* informatici. Questo è un motivo in più per considerare la città come una "versione beta permanente", cioè un'organizzazione in continuo aggiornamento, alla stregua di un qualunque *software*³⁹.

Infine, le possibilità in termini di sorveglianza offerte dalle nuove tecnologie aprono un ventaglio di opzioni per la città intelligente su cui non si è riflettuto a sufficienza. Per esempio, la possibilità di monitorare gli spostamenti fisici dei cittadini, le loro transazioni monetarie, la comunicazione o gli stili di navigazione sul web offre una base dati senza precedenti per la classificazione e profilazione sociale dei cittadini (*social sorting*⁴⁰). La ridefinizione dei confini tra pubblico e privato vista in precedenza può portare soggetti diversi da quelli istituzionali a utilizzare le informazioni raccolte sui cittadini per scopi commerciali o di pura sorveglianza (come dimostra il caso Nsa denunciato da Edward Snowden).

(39) G. NEFF, D. STARK, *Permanently Beta: Responsive Organization in the Internet Era*, *The Internet and American Life*, in E.N. PHILIP HOWARD, S. JONES (a cura di), Thousand Oaks, CA: SAGE, 2003; L. HOLLIS, *Cities are Good for You: The Genius of Metropolis*, New York, Bloombury Press, 2013.

(40) D. LYON, *Surveillance as Social Sorting*, Routledge, London, 2003.

Il rischio implicito è di non contenere la spinta della *smart city* a diventare un “panottico ottimizzato”⁴¹ che usa le tecnologie solo per spiare e non per promuovere partecipazione.

Ci sono dunque aspetti che non possono rientrare in una narrazione di *smart city* come quella dominante dove manca una sistematizzazione delle implicazioni tecnologiche e di sorveglianza che possono aggravare la già scarsa consapevolezza sociale e politica della complessità dei fenomeni urbani⁴².

Fenomeni urbani quali la disuguaglianza, la polarizzazione sociale, la segregazione abitativa non trovano spazio nella visione oggi prevalente perché non si è riflettuto sul lato oscuro dello sviluppo tecnologico. Per esempio, non va sottovalutato che una visione ottimista come quella in discussione porta anche alla convergenza, all'appiattimento delle differenze, alla riduzione di quella creatività alla base della retorica sulla classe creativa, sulle *start-up* e altre innovazioni sociali dal basso. In altre parole, si attribuisce un ruolo meno autonomo al cittadino, spinto ad agire e a pensare nei limiti di un ecosistema tecnologico. Il documento italiano dell'Agenzia per l'Italia digitale ne è un esempio, redatto dall'assunto di una convergenza tra attori umani e sensori, attori pubblici e privati, per la produzione e il consumo di dati⁴³. In una visione di questo tipo, pesantemente orientata all'offerta di servizi e non all'inclusione dei cittadini, si perde totalmente la dimensione politica di confronto per la costruzione dal basso della città.

Da dove nasce questo orientamento? Vanolo⁴⁴ analizza il concetto politico di *smart city* e identifica tre meccanismi con cui si produce e consolida la sua visione *corporate*. Innanzitutto, ciò avviene attraverso la misurazione delle dimensioni di *smartness* attribuibili alla città nel suo complesso, come a un attore collettivo (pensiamo alle numerose “clas-

(41) A. GREENFIELD, cit.

(42) D. HARVEY, *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*, London-New York, Verso Books, 2012; A. WIG, cit.

(43) AGID, *Architettura per le comunità intelligenti. Visione concettuale e raccomandazioni alla pubblica amministrazione*, Roma, 2012, http://www.agid.gov.it/sites/default/files/documenti_indirizzo/archsc_v2.0.pdf.

(44) A. VANOLO, cit.

sifiche” tra le città⁴⁵). Accanto agli indubbi vantaggi di un tale esercizio di misurazione, bisogna però considerare anche le spinte all’omologazione che ne derivano, per esempio, nella regolazione e nelle decisioni di *policy* urbane. Il secondo meccanismo rinforza la tendenza a una visione unica – depoliticizzata – di città, giocando sulla comunanza di scopi tra attori pubblici e privati, tra sensori e cittadini, spingendo verso l’idea di un unico corpo sociale, responsabile delle proprie azioni, che registra migliori performance grazie alle decisioni prese sui dati disponibili (*big* e *open*). Il terzo meccanismo lavora attraverso gli *smart citizen* come “prodotto” naturale di un ecosistema che chiede di essere responsabili e appoggiare il governo locale negli impieghi delle tecnologie a disposizione. Pensiamo ai cittadini alla guida della loro auto in cui è installata una *app* per la registrazione automatica della presenza di buche nelle strade che segnalano al comune le priorità nei lavori di manutenzione (Boston e il suo *Street Bump* è un classico caso di studio⁴⁶). Il cittadino stesso diventa uno “strumento di governo a distanza”, un controllore che è anche controllato, grazie all’ambivalenza delle tecnologie che sono al tempo stesso tecnologie di controllo e di libertà⁴⁷. Il cittadino è quindi un prodotto, non un attore che contribuisce alla costruzione attiva della città intelligente con processi partecipativi inclusivi e democratici.

A questo si lega un secondo elemento del lato oscuro prima richiamato della tecnologia, cioè la possibilità di esacerbare le disuguaglianze sociali. Individui con livelli diversi di competenza digitale possono interagire in una città intelligente con esiti alternativi per la partecipazio-

(45) R. GIFFINGER, cit; CITTALIA AND SIEMENS, *Città e infrastrutture per la crescita. Progetto Efficient Cities*, 2012, https://w5.siemens.com/italy/web/citta_sostenibili/efficiencities/Documents/Studio-EfficienCITIES.pdf; ICITY RATE, *La classifica delle città intelligenti italiane*, quarta edizione” – ottobre 2015, realizzata da ForumPA, <http://www.icitylab.it/il-rapporto-icityrate/edizione-2015/>.

(46) Boston nel 2010 inaugura il nuovo dipartimento di *New Urban Mechanics* e lancia una serie di iniziative via *app* o piattaforma per raccogliere e utilizzare i dati raccolti dai sensori distribuiti nell’aerea urbana <http://newurbanmechanics.org>.

(47) J.R. BENIGER, *The Control Revolution: Technological and Economic Origins of the Information Society*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1986; I. DE SOLA POOL, *Technologies of Freedom*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1983.

ne e la gestione delle infrastrutture tecnologiche. In più, è utile tenere presente la principale critica rivolta alle forme di partecipazione via *smartphone*, perché sottolinea come i dati così raccolti non siano “solo” dati, cioè neutri. Sono dati che riflettono le caratteristiche di quegli individui e quei gruppi sociali più propensi a collaborare secondo specifici stili di vita⁴⁸. Di conseguenza, rendono una fotografia della città a macchia di leopardo. Dare per scontato un comportamento omogeneo dei vari gruppi sociali significa non valutare il rinforzo delle disuguaglianze preesistenti e delle asimmetrie urbane, assecondando quella dinamica di compartimentazione sociale ed economica cui si aggiunge la tecnologia.

Inoltre, ci si potrebbe anche chiedere quale sia lo spazio lasciato per la creatività, la trasgressione o per la sperimentazione in una città organizzata e compartimentata tecnologicamente. L'architetto Koolhaas⁴⁹ esprime questo concetto descrivendo un cittadino trattato come un bambino, immerso in “bolle” – definite dai servizi cui può accedere – che delimitano ciò che può fare. Al contrario, la dinamica urbana non è prevedibile, ma lo diventa nella pianificazione di *smart city*.

4. *Alla ricerca del cittadino*

Il cittadino sembra quindi il grande assente dal dibattito sulle *smart city* e solo recentemente si è cercato di capire chi fosse e dove si nascondesse. È un attore sociale che dovrebbe saper usare le tecnologie e interagire tanto con la tecnologia (grazie alle competenze digitali) quanto con il governo della città (attraverso pratiche partecipative). La sua fisionomia emerge solo quando si considera la complessità sociale e politica della città intelligente, senza ridurla a mera infrastruttura tecnologica. È l'animatore di una comunità che – per essere *smart* – deve essere

(48) Il caso di Atlanta è presentato da C. LE DANTEC, *The Right way to make cities smart*, *The Atlantic*, 20 maggio 2014, <http://www.theatlantic.com/technology/archive/2014/05/the-right-way-to-make-cities-smart/370900/>.

(49) R. KOOLHAAS, *My Thoughts on the Smart city*, Digital Minds for a New Europe Series, 2014, http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/kroes/en/content/my-thoughts-smart-city-rem-koolhaas.html.

in grado di imparare, adattare e innovare⁵⁰. Una comunità dotata di intelligenza civica – cioè la capacità latente di interpretare e risolvere problemi di ordine collettivo⁵¹ – è in grado di favorire il passaggio da una *smart city* a una città intelligente.

Oggi non è solo questione di infrastruttura tecnica, ma anche di infrastruttura sociale, civica. In altre parole, l'*hardware* delle infrastrutture cittadine deve essere accompagnato da un *software* sociale sofisticato e aperto, il cui codice sia accessibile e ri-programmabile. Il passaggio da città *smart* a città intelligente richiede di aprire a un modello di *governance* dal basso che controbilanci quello delle grandi *Corporation* IT in collaborazione con i governi locali. C'è bisogno del rovesciamento dell'ottica che ha portato alle trasformazioni urbane guidate dal mercato della tecnologia, di cui sono un esempio Amsterdam, Barcellona e Malmo⁵². Ciò significa, per esempio, sostituire l'ottica di consultazione con cui moltissimi comuni hanno interagito coi propri abitanti con veri processi partecipativi di *co-design* e *co-creation*. Infatti, non bastano più ingegneri, sistemisti e programmatori, ma servono cittadini che partecipino e creino attivamente il contesto urbano come attivisti, associazioni locali, comunità rilevanti nella storia della città⁵³. Fondamentale per imboccare questo cambio di ottica è il riconoscimento della complessità sociale e politica della città che porta logicamente a una domanda: «Quale idea di città abbiamo e vogliamo?».

Una risposta precisa rende chiaro anche quali sono i problemi da risolvere tramite la tecnologia. Per esempio, la sindaca di Madrid ha aperto un dibattito che per ora ha portato a non “iniziare” da soluzioni *smart*

(50) A. COE, G. PAQUET, J. ROY, *E-governance and smart communities: a social learning challenge*, *Social Science Computer Review*, 19, 1, 2001, pp. 80-93.

(51) D. SCHULER, *Cultivating, society's civic intelligence*, *Information, Communication and Society*, 4, 2, pp. 157-181.

(52) Per una sintesi su queste tre città, si veda E. ROSS, *From Manchester to Barcelona: Europe's smartest cities put citizen first*, *The Guardian*, 14 ottobre 2015, <http://www.theguardian.com/media-network/2015/oct/14/manchester-barcelona-smart-cities-open-data>.

(53) Per una rassegna dei principali approcci della pianificazione urbana e partecipazione civica si può vedere A. STAFFANS, L. HORRELLI, *Community informatics in the context of expanded urban planning for smart liveable cities*, *Journal of Community Informatics*, 10, 3, 2014, <http://ci-journal.net/index.php/ciej/article/view/1171/1110>.

(con progetti chiusi e con *software* proprietario) sul sistema di trasporti, ma dalle esigenze intelligenti della comunità e dei cittadini di essere informati sulla corruzione e sulla distribuzione delle risorse comunali (grazie a progetti collaborativi e *open-source*⁵⁴).

Ragionare sugli sviluppi futuri della città significa anche riconoscere quel “diritto alla città” di cui parla il geografo urbano David Harvey, cioè la capacità collettiva di orientare e trasformare il processo urbano. Anche in una città dalla forte caratterizzazione tecnologica è possibile, anzi auspicabile, la collaborazione di cittadini e gruppi sociali alla *governance* urbana: è una partecipazione attiva quella richiesta, non una delega ai cittadini. Sulla base di queste considerazioni, è ragionevole ipotizzare un modello di città intelligente basato su tre perni: le soluzioni tecnologiche *smart*, la *governance smart* e il cittadino (e la *community smart*). Nel nuovo modello la capacità di rispondere ai complessi problemi urbani dipende, in realtà, da soluzioni ibride, cioè da un *mix* di tecnologia, cambiamento organizzativo e partecipazione. Come abbiamo visto, le soluzioni nel comparto Ir rispondono a una specifica esigenza funzionale, ma da sole non bastano. Le pratiche organizzative tra gli attori coinvolti nella *governance* e all'interno della pubblica amministrazione offrono ampi spazi per una loro riorganizzazione che ha ricadute anche sul ruolo del cittadino sempre più competente digitalmente e partecipe alla vita urbana. L'elaborazione di queste soluzioni ibride hanno anche il potenziale per spingere veramente i processi di innovazione sociale, incentrati su nuove modalità di collaborazione tra cittadini e pubblica amministrazione, per esempio. Soluzioni ibride che potrebbero vedere moltiplicata la loro efficacia se coinvolgessero altre dinamiche della città, come quelle riguardanti la scuola o il mercato del lavoro. La griglia di sensori relativi al traffico offre oggi un'analisi dei dati tale da permettere un'offerta più efficiente dei servizi di trasporto pubblico. Ma disgiunta da una rimodulazione dei modelli sottostanti ad altre attività sociali, come l'orario delle scuole e degli uffici, rischia di vederne vanificati gli effetti. Uno strumento di governo della città che ha già dato buoni risultati va sotto il nome di *Open government*, ov-

(54) P. MASON, cit.

vero la collaborazione tra una pubblica amministrazione trasparente e un cittadino partecipativo⁵⁵. Un'amministrazione che rende trasparenti i processi amministrativi e apre i dati in suo possesso è un primo passo per recuperare il rapporto coi cittadini invogliandoli a partecipare. Gli *open data* pubblici si completano poi con i dati raccolti dalle infrastrutture *smart* della città e possono essere elaborati da cittadini, amministratori e imprese private per risolvere problemi di ordine collettivo. In questo senso, un nuovo modello di *governance* della città intelligente non può essere schiacciato sulla logica dell'investimento (Roi – *Return on Investment*) delle grandi aziende It. È opportuno, per esempio, che il governo locale si orienti verso una logica per obiettivi (*Return on Objective*) e che i cittadini riconoscano i vantaggi della partecipazione (*Return on Engagement*). Per questi motivi, l'*Open government* può essere uno strumento di governo della città intelligente – legato ai cittadini – che tiene conto della complessità urbana e dell'idea di città che si vuole promuovere. Le soluzioni ibride (basate su tecnologia, organizzazione e partecipazione) possono riuscire a contrastare quella svolta "imprenditoriale" e favorire il passaggio verso "città intelligente" con l'aiuto di cittadini e territori *smart*.

5. Verso una *smart citizenship*?

Ci si potrebbe domandare, seguendo Dahrendorf⁵⁶, cosa porta la rivoluzione digitale. Se la rivoluzione industriale è stata una rivoluzione di *provisions* (di beni) e quella francese è stata una rivoluzione di *entitlements* (di titoli), a cosa ci porterà la città intelligente come prodotto della rivoluzione digitale?

Più che risposte definitive, la proposta è di cominciare a ragionare su cosa significhi essere cittadino oggi. Metteremo a fuoco prima il rapporto tra cittadino e governo – ovvero tra partecipazione e comunità politica di riferimento – per poi toccare il tema della rivoluzione digitale tra *provisions* ed *entitlements*.

(55) L. SARTORI, *Open Government: what else?*, in questa *Rivista*, 4, 2013, p. 753 ss.

(56) R. DAHRENDORF, *The modern social conflict. An essay on the politics of liberty*, New York, 1988 (tr. it.: *Il conflitto sociale nella modernità. Saggio sulla politica della libertà*, Roma-Bari, 1989, pp. 15-25; p. 201).

La cittadinanza è un concetto squisitamente occidentale le cui origini possono essere tracciate già nell'antica Grecia, passando dalla Rivoluzione Francese e approdando alla sistematizzazione che autori come T.H. Marshall, Bobbio e Dahrendorf compiono dal secondo dopoguerra in poi. Per primo Aristotele individua nella partecipazione l'espressione principe della cittadinanza che esprime il rapporto politico tra individuo e governo locale. Marshall attribuisce la cittadinanza a chiunque faccia parte a "pieno titolo" a una comunità politica. L'accezione sociologica⁵⁷ di cittadinanza rimanda quindi al tema dell'inclusione/esclusione e ai criteri di appartenenza che se ne possono dedurre. Definire i rapporti tra i cittadini e le (nuove) istituzioni aiuta nel definire i perimetri dell'inclusione e giocare sulla cittadinanza come strumento di inclusione. Anche la *smart city* individua un rapporto politico tra cittadino e governo, ma nella sua visione *corporate* non formula i termini precisi della comunità di riferimento. Forse più che *citizen* è opportuno parlare di *denizen*⁵⁸, cioè un semplice residente in un dato territorio? Ma questo coincide con la città nel suo complesso o piuttosto con alcuni suoi compartimenti (capsule o bolle)? Oggi la risposta cade sulla seconda scelta, perché la narrativa dominante ignora la complessità sociale e politica della città. In questo modo, solo pochi e selezionati gruppi sociali (per esempio la classe creativa, i *tech evangelist* o le *Corporation It*) animatori di specifiche bolle urbane sono coinvolti in un rapporto politico *smart*, grazie al quale riescono a far sentire la propria voce. La struttura di disuguaglianza esistente – un *mix* tra tradizionali linee di differenziazione e nuove forme di potere e prestigio legate alla tecnologia – tende così a riprodursi. Per allargare la comunità di riferimento – e quindi i confini della cittadinanza – è utile chiedersi quale idea di città e di cittadino abbiamo.

Se abbracciamo la complessità (e quindi la visione critica), allora il cittadino non è più solo un prodotto come nella visione dominante, ma è un at-

(57) B.S. TURNER, *Citizenship and Capitalism: The Debate over Reformism*, Allen and Unwin, London, 1986; M. ROCHE, *Rethinking Citizenship. Welfare, Ideology and Change in Modern Society*, Cambridge, Polity Press, 1992; D. ZOLO, *La cittadinanza. Appartenenza, identità, diritti*, Roma-Bari, Laterza, 1994; M. SOMERS, *Genealogies of Citizenship: Markets, Statelessness, and the Right to Have Rights*, Cambridge University Press, 2008.

(58) S. RODOTÀ, *Tecnopolitica. La democrazia e le nuove tecnologie della comunicazione*, Roma-Bari, Laterza, 2004, p. 201.

tore dotato di diritti e doveri nei confronti della comunità. Non è possibile neanche tracciare la facile equivalenza tra *digital* e *smart citizen*: non bastano l'accesso a Internet e un'infarinatura di competenze digitali per fare un cittadino intelligente. Se il diritto a Internet può essere paragonato a un diritto civile (come quello di libertà), allora la *smart citizenship* è il nuovo diritto sociale che può realizzare la piena cittadinanza attraverso nuove forme di partecipazione (per esempio con l'*Open government*). Negli anni Cinquanta Marshall ha legato i diritti sociali a un certo livello – prevalente in una data comunità politica – di istruzione, benessere economico e sicurezza sociale alla base della partecipazione politica. I diritti sociali in versione digitale possono rappresentare l'obiettivo da raggiungere di una città intelligente che non relega il cittadino nell'angolo. Per esempio, l'Italia ha già fatto un importante primo passo verso l'uguaglianza nei diritti con l'approvazione della "Carta dei diritti di Internet"⁵⁹ approvata dal Parlamento nel luglio del 2015 in cui si aggiornano i diritti civili (e in parte politici). Il diritto di accesso a Internet (art. 2), il diritto alla neutralità della rete (art. 4), il diritto all'anonimato e all'oblio (artt. 10 e 11), come il diritto all'invulnerabilità dei sistemi, dei dispositivi e domicili informatici (art. 7) e quello per limitare i trattamenti di profilazione automatizzati, rappresentano un'evoluzione dei diritti civili. In particolare, gli ultimi due citati sono di particolare interesse per contrastare i rischi in un sistema di sorveglianza capillare mascherato nella città *smart*.

Vediamo ora a cosa porta la rivoluzione digitale. Iniziamo col ricordare che per Dahrendorf le *provisions* sono beni e servizi disponibili sul mercato tra cui gli individui compiono le loro scelte di consumo. Gli *entitlements* invece sono i diritti di poter accedere e godere di quei beni, pensabili come "biglietti di ingresso" o strumenti di accesso socialmente definiti. La somma di beni e di titoli riflette le "*chance* di vita" – per esempio, come opportunità di partecipazione – che caratterizzano individui e classi sociali diversi. Queste ultime sono strettamente legate alla libertà che una società moderna e aperta offre.

Se pensiamo alla città *smart* come stadio più recente della "modernizzazione" della società, intravediamo un'accentuazione delle *provisions*

(59) [Http://www.camera.it/application/xmanager/projects/leg17/commissione_internet/dichiarazione_dei_diritti_internet_publicata.pdf](http://www.camera.it/application/xmanager/projects/leg17/commissione_internet/dichiarazione_dei_diritti_internet_publicata.pdf).

quando sposiamo un'ottica *corporate* e un'apertura verso nuovi (eventuali) *entitlements* quando adottiamo una prospettiva più critica.

Apparentemente, nella visione dominante l'essere cittadino è sufficiente a poter accedere a nuovi beni e servizi organizzati dalle soluzioni *tech* di una città *smart*. Tuttavia, queste non sono da sole in grado di rompere e scardinare le strutture tradizionali di *entitlements*. La struttura di disuguaglianza – camuffata dalle “retoriche della promozione” – si riproduce e in alcuni casi si esacerba. Anzi, il potenziale rivoluzionario delle nuove tecnologie si riduce in un aumento dei beni disponibili senza che vi sia un mutamento nella distribuzione dei “biglietti di ingresso”, confermando il “paradosso di Martinez”⁶⁰, ovvero il contrasto tra *provisions* senza *entitlements* ed *entitlements* senza *provisions*.

Nonostante queste riflessioni, si sente parlare di *smart citizenship* e automaticamente l'immaginazione corre verso una qualche nuova versione – arricchita – di cittadinanza. I termini, però, non sono chiari e tendono ancora ad allinearsi a una visione *corporate*⁶¹. Rimane da capire se – parafrasando Darendorf – un'insistenza estrema sulle *provisions* non nasconda in realtà problemi di *entitlements*. Per esempio, la spinta della tecnologia a creare un “panottico ottimizzato”, cioè un sistema di sorveglianza esteso ma dal volto benigno, può incidere negativamente sui diritti di cittadinanza?

La strada verso una *smart citizenship* appare tracciata se consideriamo la città intelligente come un nuovo diritto sociale, che – come ricorda Norberto Bobbio – ha sempre un'origine storica e conflittuale e – nei termini qui discussi – abbraccia la complessità sociale e politica del contesto urbano e politico su cui si intrecciano le implicazioni della rivoluzione digitale.

(60) Darendorf racconta del suo incontro nel 1986 con Alejandro Martinez, Ministro del commercio del Nicaragua, che difendeva gli scaffali vuoti dei supermercati. La rivoluzione aveva paradossalmente portato a un mondo di scarsità (poche merci) per tutti i cittadini rispetto a quando c'era abbondanza (gli scaffali pieni) ma solo per pochi.

(61) Questa è così ben radicata da contribuire a battezzare “*Smartcitizen*” (<https://smartcitizen.me>) una piattaforma tecnologica per «generare processi partecipativi tra i cittadini» quando invece si esaurisce in soluzioni Ir e sensori. È un progetto promosso dal Fab Lab di *Barcelona*, uno studio di progettazione di media interattivi e un istituto di Design e Architettura in collaborazione con partner *corporate* come Cisco e Intel, e governi locali (*Ayuntamiento de Barcelona*). Nel 2009 anche in Italia il Comune di Venezia ha lanciato un progetto chiamato “Cittadinanza digitale” che consisteva, però, in un sistema integrato di punti *bot spot* e *wifi* per la connessione dei residenti.